



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Situación de la marina mercante argentina. cabotaje nacional y sus necesidades, medidas tendientes a la creación de nuestra marina de ultramar

Aimo, Segundo Miguel Angel

1916

Cita APA:

Aimo, S. (1916). Situación de la marina mercante argentina, cabotaje nacional y sus necesidades, medidas tendientes a la creación de nuestra marina de ultramar.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".

Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

916
Comercial

90

887

ORIGINAL

1701
7

SITUACION

de la

MARINA MERCANTE NACIONAL.

CAEOTAJE NACIONAL Y SUS NECESIDADES.

~~1701~~

Medidas tendientes a la creacion de nuestra Marina de Ultramar.

TESIS

presentada por

ANGEL AIMO.

1701

877

INTRODUCCION.

Dos son los motivos primordiales que me animan á encarar el estudio de este tan importante tema; y que en los momentos actuales de dudas é incertidumbre, llaman la atención de nuestros hombres de estado. En primer lugar la escasez de buques que ha paralizado casi podemos decir por completo el comercio de exportación é importación, debido á la situación anormal por la cual atraviesan las plazas Europeas, envueltas en la sangrienta tragedia que asola el viejo Continente, y en segundo lugar el deseo de contribuir con este modesto trabajo al movimiento de opinión que tiende á la creación de nuestra Marina Mercante de Ultramar, base de nuestra independencia económica en cuanto concierne al transporte de la riqueza que forma el pedestal de nuestro engrandecimiento y prosperidad presente y futura.

Seguro pues de interpretar la opinión pública Nacional, y no solo digo la opinión pública Nacional, sino la opinión Americana, elocuentemente

887

manifestada en el último Congreso Pan Americano que se reunió en esta República en Abril último, el cual por intermedio de sus dignos representantes declararon que era de vital importancia para las Naciones representadas, dedicar sus mayores energías y estudios al fomento de la marina de ultramar, entraré á exponer mis opiniones en lo que á este punto se refiere.

El ideal de las Naciones es propender por todos los medios á su alcance al desarrollo y fomento, primero, de la navegación de cabotaje y después de su marina mercante de ultramar, y esta correlación se explica, pues la legislación en lo que atañe á la primera es mucho más simple que en lo que á la segunda se refiere.

La navegación de cabotaje es solo objeto de una reglamentación interna que puede ó no conceder á Naciones limítrofes mediante tratados de reciprocidad los beneficios que cada una de ellas concede á los buques que llevan su matrícula, pero no sucede lo mismo con la marina de ultramar, cuya reglamentación está sometida á reglas de derecho internacional y de recíprocas conveniencias, cuyo cuidado exige la mayor atención para evitar roces, represalias y antagonismos en nuestras relaciones con las naciones ligadas á nosotros por vínculos comerciales, que es de nuestro mayor interés conservar.

Ahora bien; ya se trate de una ó otra marina es necesario para poder subsistir se apoye en dos columnas que son su razón de ser: Que haya producción en el puerto de matrícula y mercados que se interesen por sus productos.

Se presentará alguna vez el caso que naciones con grandes centros

de producción y cuyos artículos son solicitados por mercados extranjeros, no tengan marina mercante de ultramar ?

Si los hay, y en ese caso se encuentra Bélgica en Europa, y casi todas las Repúblicas Sud Americanas, las que a pesar de su gran comercio de exportación e importación no han dedicado sus energias hasta este momento a construir una marina capaz de independizarse de los fletes extranjeros.

No hay duda que está en interes de ellas no dejar transcurrir más tiempo en esta situación, evitando de esta manera, tener que abonar a naciones de ultramar fletes correspondientes a transportes de mercaderias de su producción.

Además de este beneficio tratadistas como Gide, sostiene que es el mejor reclame, diremos así, para acreditar mercaderias precedentes del país cuya bandera flamea al tope del buque que las conduce.

Despues de estas digresiones y considerando que es una necesidad inmediata la creación de nuestra marina mercante de alto bordo, así como la de remover los obstáculos que se presentan para que la de cabotaje adquiera la importancia que debe tener; entraré al estudio que me he propuesto, procurando tener en cuenta solamente los intereses de nuestra marina nacional, a cuyo efecto dividiré este tema en dos partes: Cabotaje Nacional y sus necesidades, y Medidas tendientes a la creación de nuestra Marina de Ultramar

CABOTAJE NACIONAL.

Legislación y Antecedentes de otras Naciones.

Hasta hace pocos años el desarrollo de nuestra Marina de cabotaje ha permanecido constantemente trabado; en nuestra época colonial, por leyes dictadas por España y posteriormente por un error de nuestra legislación.

Efectivamente, dejando de lado la legislación de la metrópoli con respecto a sus colonias que no tienen actualmente más que un valor histórico, tenemos que las ordenanzas de aduanas establecían en uno de sus artículos la siguiente prescripción: " El comercio de cabotaje podrá hacerse por todas las clases de buques mercantes cualquiera que sea su tonelaje y bandera."

Como se comprenderá este era un error manifiesto que tenía su base en una interpretación torcida del artículo 26 de nuestra Constitución que dice: " La navegación de los rios interiores de la nación es libre para

872

" todas las banderas con sujeción únicamente á los reglamentos que dicte la
" autoridad nacional."

El artículo citado cuya interpretación fué origen de tanta discusión
tiene como antecedentes históricos la navegación de los rios Paraná y Uru-
guay, este por considerársele, diremos así, internacional pues sirve de con-
fin á tres estados; y el Paraná por constituir la única salida natural de
otro estado, debiendo la República Argentina soportar, en virtud del dere-
cho de gentes, una servidumbre de tránsito comercial por aguas sujetas á su
jurisdicción.

Algunos publicistas argentinos llevaron su error hasta equiparar la
libertad de la navegación en nuestros rios á la libertad de los mares.

Felizmente, aunque tarde, se reconoció el error y se comprendió que
no era posible continuar con esta legislación, cuando naciones americanas
llegaban hasta establecer en su Constitución que la navegación de cabotaje
debía ser efectuada bajo bandera nacional.

Efectivamente la Constitución del Brasil establece en su artículo 12,
de una manera clara y expresa, lo siguiente: " La navegación de cabotaje se-
rá hecha por navios nacionales," y si dejamos de lado al Brasil y exámi-
namos la legislación de las demás naciones nos daremos cuenta del error en
que estábamos.

Estados Unidos establece que la navegación de cabotaje es privile-
gio de bandera yankee y su gobierno subvenciona varias empresas; Chile sub-
venciona á la Compañía Sud Americana y solo puede ejercer el comercio de ca-
botaje buques que lleven su pabellón; Alemania, Rusia, Austria é Italia tie-

nen tambien expresamente establecido que el servicio de cabotaje debe ser efectuado por buques que enarboles sus respectivas banderas.

De modo que con todos estos antecedentes era imposible que nosotros permanecieramos con nuestro lirismo de la navegacion de cabotaje para todas las banderas.

Recien en Agosto de 1910, el Congreso Nacional sancionó la actual ley de cabotaje, la que establece en su articulo 10, que: " La navegacion y comercio de cabotaje entre los puertos de cabotaje entre los puertos de la Republica queda reservado á los buques de bandera nacional, salvo el caso de reciprocidad de las naciones ribereñas."

Era este el primer paso que se daba en vias del fomento de nuestra marina de los rios y, ha decir verdad, salvo raras excepciones, su desarrollo va continuamente en aumento.

Esta prescripcion no impide que los buques procedentes de ultramar puedan navegar por nuestros rios para llegar á puertos interiores, á objeto de cargar ó descargar mercaderias, sién que por el contrario esta prohibicion alcanza solamente á las operaciones que estos buques pudieran hacer al recibir mercaderias de un puerto argentino para llevarla á otro puerto de la misma nacionalidad.

He pues aqui, la linea de coincidencia y, á mi entender el espiritu del articulo 26 de nuestra Constitucion, durante tanto tiempo objeto de discusion y hoy felizmente aclarado.

La legislacion de Rumania ha roto con el molde establecido por casi todas las naciones del viejo y nuevo continente, y prescribe su ley que

894

la navegación de cabotaje será ejercida por el estado en forma de monopolio.

Como se comprenderá esta manera de encarar el problema de la Navegación tiene sus ventajas é inconvenientes que analizaremos más tarde.

Estudiado ya el regimen existente en cada una de las naciones que hemos mencionado entremos á analizar los beneficios que se han dado á la marina de cabotaje para su más rapido desarrollo.

En lo que se refiere al impuesto de entrada al puerto de la Capital, la Republica Argentina ha establecido que mientras los buques de ultramar con bandera extranjera pagan un derecho de \$ 0,15 p/s por toneladas los buques que hacen el servicio de cabotaje pagarán solamente 2/4 centavos cuando sea menor de cien toneladas y \$ 0,01 cuando exceda de esa cantidad.

El derecho de permanencia y aruelle para los buques de cabotaje será 1 parte del cobrado comunemente á los buques extranjeros.

Como se comprenderá estas ventajas se dieron en la intención de animar á los capitalistas que invirtieran su dinero en empresas que eran de vital importancia para el desarrollo de la riqueza publica.

Sin embargo es bueno mencionar que algunas naciones sud-americanas en deseo de impulsar el desarrollo de su marina fueron hasta establecer la exención de todos estos impuestos.

La Republica Oriental del Uruguay dice en su ley de cabotaje, articulo 4: "Los buques destinados al cabotaje quedan exonerados de los derechos de pilotaje, feros y sellado, siempre que las operaciones se efectuen entre puertos de cabotaje; las cargas de remolque quedan igualmente exoneradas de los derechos de estingaje y viradas, siempre que se utilizen guinches del estado. El Poder E.

893

cutivo simplificará los procedimientos aduaneros con relación al sabotaje.

A esta supresión tiende precisamente la solicitud presentada últimamente al Ministro de Hacienda pidiendo la disminución de estos derechos.

SECRETARÍA DE HACIENDA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Condiciones que deben llenar los buques que se dediquen
á la Navegación de Cabotaje.

Es verdad que todas las naciones conceden ventajas á los buques que se dedican á esta clase de navegación, pero para conseguirlas es necesario llenar los requisitos que sus respectivas leyes exigen.

La República Argentina al reglamentar la ley 7049, establece en su artículo 2o. que los buques que hagan el comercio de cabotaje deberán llenar las siguientes condiciones:

- 1o.)- Usar pabellón nacional y estar inscripto en la matrícula.
- 2o.)- Ser mandados por capitanes ó patronos argentinos naturales ó naturalizados.
- 3o.)- Tener en su tripulación no menos de la tercera parte de ciudadanos cuando su porte sea de 200 toneladas ó más; y el número que determine el Poder

799

Ejecutivo cuando su porte sea inferior á esa cifra.

49.)- Tener título nacional de propiedad, anotado en registro respectivo.

50.)- Sujetarse á los reglamentos vijentes, ó que se dicten en lo sucesivo para la marina mercante nacional, de acuerdo con el presente decreto.

Al establecer estas condiciones no se ha hecho otra cosa que copiar á la letra las prescripciones de las naciones más adelantadas de Europa.

Pero de un tiempo á esta parte, si bien es cierto no se hace discusión referente á lo prescripto en los incisos 1, 2, 4 y 5, se discute si conviene mantener la cláusula que exige que los buques de cabotaje nacional deban llevar un número determinado de ciudadanos nativos ó naturalizados.

Yo creo, contrariando lo que piensan técnicos en esta cuestión, que conviene mantener esta cláusula por dos motivos:

10.)- Porque de esta manera se prepara ya que no tripulantes para los buques de guerra, pues el manejo de las piezas actuales comprende las diferentes partes de un buque, obligan á una especialización de sus servidores, se prepara decia, tripulantes para nuestra marina de ultramar;

20.)- Porque en el caso de un conflicto con alguna nación limítrofe y hallándose el buque en un puerto de ese país donde el reemplazo de tripulación ser difícil, habilitaría á la tripulación restante para llevar su buque á un puerto nacional.

Francia ha ido más lejos: Obliga á sus compañías subvencionadas, ya se dediquen al comercio de cabotaje ó de ultramar, á que la tripulación de sus buques mercantes sea francesa, por lo menos las tres cuartas partes y, agrega la obligación de repatriar á los tripulantes cuando por enfermedad ó otra causa

se encuentren desembarcados en el extranjero. En estos últimos años se agregó la obligación á las empresas de concedérseles el descanso semanal á sus tripulantes.

Si salimos de Francia y analizamos las leyes de España veremos que exige cuatro quintas partes, Italia dos terceras, Grecia y Rusia tres cuartas partes.

En Alemania la tripulación de las compañías subvencionadas debe ser en su totalidad compuesta de ciudadanos alemanes.

Y por último nos queda la Gran Albión; esta no impone más que limitaciones á la oficialidad de la marina mercante, pero ¿ Porque ? Porque de su propio pese la tripulación de sus navios se compone, casi en su totalidad, de Ingleses.

He ha escapado al tacto y al buen criterio de los Ingleses esta costumbre que ya se habian impuesto, de modo que, bien pensaren, podrian derogar esta legislación sia que esa costumbre llegara á modificarse.

Pero ¿ Cual fue la evolución que ha llevado á Inglaterra á encontrar esta linea de coincidencia entre sus doctrinas individualistas y sus intereses para el mayor incremento de la marina nacional ?

Para ello nos basta hacer un ligero bosquejo histórico de las medidas puestas en práctica á contar desde el año 1281:

En ese año se promulgó por el parlamento y bajo el reinado de Ricardo II, la célebre ley que prohibia á los súbditos ingleses importar ó exportar mercaderia en navios extranjeros y posteriormente, en tiempos de Elisabeta, se adoptó el sistema de los derechos diferenciales y sobre tasas.

Pero la ley que efectivamente, podemos decir, protegió la marina mercante inglesa, fué la Navigation Act, de Cromwell, que prohibía todo comercio de la Gran Bretaña ó sus colonias en barcos que no fueran ingleses, propiedad de un armador inglés, y que no estuvieran ^{mandados} por capitanes británicos; si el comercio se hacía con buques que no llenaran estas condiciones los derechos que debían abonar las mercaderías eran dobles.

A mi entender, la finalidad perseguida por esta ley no era solamente abatir el poderío de la flota Holandesa, como algunos sostienen, sino que el pensamiento de Cromwell, era más amplio, pues esgrimió esta ley como un medio para fomentar el desarrollo de su marina.

Para sostener esto nos basamos en que, con ligeras modificaciones, esta ley estuvo en vigencia hasta el año 1847, manteniendo siempre el principio de la exclusión de los navios mercantes extranjeros del comercio de cabotaje, es decir, del comercio de la metrópoli, de la metrópoli y colonias, y colonias entre sí.

Fuó recién en 1847 que se inició la memorable campaña contra el privilegio de cabotaje, vetándose al final de este año la supresión de los favores a la marina inglesa y como consecuencia equiparándola á la de todas las banderas.

En que condición se encontraba la marina inglesa al votarse esa ley Como se comprenderá la marina inglesa no tenía en esa época un competidor eficaz, pues el comercio holandés había casi desaparecido y la marina inglesa no necesitaba la protección, pues con ó sin ella le hubiera sido fácil imponerse á las naciones europeas que recién empezaban á formar sus marinas.

Esta es la razón por la cual los estadistas ingleses, con todo tacto,

prudencia, procediera á su derogación.

De modo que con lo expuesto nos hemos dado cuenta porque Inglaterra, que tiene la marina mercante más poderosa de Europa, no tiene necesidad de establecer un mínimo de tripulación para sus navios y la razón también porque no necesita crear ventajas especiales para su marina.

¿ Se presenta este mismo caso para la República Argentina ?

No; pues es necesario que proteja su nascente marina, que sus hombres de estado tiendan su vista hacia el porvenir, y al par que trabajando la riqueza actual de nuestra nación vayan recorriendo el sendero que el porvenir nos tiene reservado, fomenten por todos los medios á su alcance este medio de transporte, que en su eficiencia concurre á que nuestra República sea reconocida como un estado de primer orden en el comercio mundial.

Para ello tenemos la experiencia de las naciones europeas y de Norteamérica, saquemos de ellas las enseñanzas aplicables á nuestro suelo y echemos enseguida mano á la obra, edifiquemos nuestra marina de ultramar y fomentemos la de cabotaje y habremos merecido bien de la posteridad.



Primas y Subvenciones.

En su afan de impulsar el desarrollo de su marina mercante, todas las naciones han echado mano del recurso de las primas y subvenciones.

Y esto se explica; no seria posible que nacientes marinas pudieran en sus comienzos hacer frente a los imprevistos que se presentan y como consecuencia habria un retraimiento de capitales que los gobiernos, teniendo en vista los intereses de la comunidad, deben evitar.

Ademas este es un medio practico al que comunmente recurren los gobiernos cuando quieren que sus lineas de navegacion, ya sean de cabotaje o de ultramar, den impulso al comercio con plazas que en lenguaje economico, diremos desean conquistar, desalojando especialmente a otros competidores.

No hay duda que este es un medio importante para dar impulso a la marina de ultramar y aun a la marina de cabotaje, sobre todo en las naciones

sud americanas, donde el capital es reacio á ser colocado en empresas como esta que estudiamos, cuyos rendimientos son limitados.

¿ De que otro medio se podría una nación valer, sobre todo para fomentar su marina de ultramar sin provocar las represalias de las otras naciones con las cuales mantiene relaciones comerciales y á las que posiblemente está ligada por tratados comerciales ?

Este es uno de los medios más indicados, pues es común en los tratados firmados de un tiempo á esta parte, estipular que los navios extranjeros de ultramar sean recibidos en las mismas condiciones que los nacionales.

Aun que así no fuera se comprenderá que es de alta conveniencia tratarlo en igualdad de condiciones, procurando de esta manera que nuestros navios que tambien se dediquen al comercio de ultramar no sean objeto de represalias y sean tratados de manera de llenar los fines propuestos.

De allí la creación de primas y su sostenimiento por las naciones adelantadas.

Hemos dicho que de la necesidad de fomentar la marina hace la creación de primas y que estas tienen por objeto en primer lugar fomentar la instalación de astilleros que se dediquen á la construcción de buques y, como consecuencia plantel para la construcción de navios de guerra; y, segundo, la creación de empresas navieras que se dediquen al servicio de los intereses mercantes nacionales.

Francia por sus leyes del 29 de Enero de 1881, del 30 de Enero de Abril de 1903 y 20 de Abril de 1906, legisla sobre las primas de construcción y armamentos.

Sus primas de construcción están calculadas de modo de compensar las diferencias entre el costo de producción de Francia á Inglaterra.

La ley de 1906, concede la siguiente prima: Ciento cuarenta y cinco francos por tonelada para los buques de vapor, para los veleros de hierro Noventa y cinco francos por tonelada, y para los veleros de madera Cuarenta y cinco francos por tonelada.

Debemos hacer constar que los beneficios de esta ley ya tocan á su fin pues ella establece que decrecerá de año en año hasta 1916, en que no será más de Cien francos por tonelada de vapor, y Sesenta y cinco francos por tonelada de velero, estableciendo un máximo de Ciento quince millones de francos del cual no deberá exceder.

HA dado resultado esta ley de fomento ?

No, así y todo los astilleros franceses no han podido competir con sus similares ingleses, los cuales continúan como anteriormente, en la mayoría de los casos, siendo los proveedores principales de navios.

La República Argentina por su ley 7029, concede una subvención de trescientos mil pesos moneda nacional á los astilleros que se establezcan en nuestro país.

Pero debemos hacer constar que si bien es cierto que figura en la ley esta subvención, en realidad no se concede pues al reglamentarse la ley, la comisión encargada de ello encontró inconveniente de fondo que impedían hacer efectivo este precepto.

De modo que esta subvención, al igual que su similar que concede Un millón de pesos para las empresas que hagan la navegación del sud, ha quedado

pletamente a la espera que nuestro gobierno renueva los inconvenientes que se han presentado para su cumplimiento.

El objeto de la creación del sistema de primas denominado por compensación de armamentos tiene por objeto compensar cargas y no conceder beneficios.

Las respectivas leyes establecen las condiciones en que será pagada esta prima y la mayoría de las veces es concedida por los gobiernos cuando tienen interés en abrir una nueva vía comercial y los gastos, fletes, y competencia no permitan utilidad alguna.

Es el sistema que ha seguido Francia; su legislación establece que esa prima será pagada teniendo en cuenta el número de días que ha estado equipado el barco y con la condición de que dicho barco haya efectuado realmente un recorrido mínimo y haya transportado un mínimo de mercaderías.

La misma Francia, con objeto de estimular a los armadores a que sigan el progreso, fomenta la mayor velocidad en su marina y ya establecido una serie de premios en la forma siguiente: la prima es aumentada en un treinta por ciento para los navios que anden más de 16 nudos, inversamente quedan reducidos a diez y siete por ciento para los que no pasen de 10 y suprimida para los que no pasen de 8.-

Grecia subvenciona el cabotaje con dos cincuenta á dos ochenta dracmas por milla y con cuatro dracmas por tonelada líquida.

Austria subvenciona con diez hellers por viaje de cien millas marítimas y por tonelada líquida de registro de los navios que pasen fuera del límite de cabotaje menor.

pero esta subvención la concede siempre que se llenen las siguientes

condiciones:

10.)- que los viajes sean en bien del comercio y de las comunicaciones del pais.

20.)- Cuando ese servicio no se haga por vapores de una linea regular ya subvencionada por el gobierno. Es condición sine qua non para gozar de estos beneficios que el navio cargue por lo menos en puerto austriaco una tercera parte de su cargue.

No paran allí las facilidades que concede el gobierno austriaco, sino que llega hasta prestar para construcciones navales mercantes de alto bordo y cabotaje hasta un millon quinientos mil flerines.

Hungria ha concedido el servicio de cabotaje á la Compañia Ungaro-Creato y recibe una subvención anual de quinientas noventa mil coronas.

A la navegacion libre concede las siguientes primas: Cinco nellers por tonelada de registro y por cada cien millas marítimas en viajes cortos de cabotaje y diez nellers por viaje largo de cabotaje; En ambos casos es indispensable que á lo menos la tercera parte de la carga provenga ó vaya á puerto hungaro.

Italia tambien subvenciona con primas que varian entre diez y veintiocho liras por milla recorrida.

Necesidades de nuestra Marina de Cabotaje.

Hechos estudiado los diferentes medios de los cuales se valen los gobiernos para dar el mayor incremento posible á su marina de cabotaje y tambien hemos visto que en nuestra República, á pesar de haberse votado una ley por medio de la cual se conceden primas á la navegación del sud y á la instalación de astilleros, no se ha hecho prácticamente nada de lo que esa ley menciona.

De modo que para terminar este estudio haremos un ligero análisis de como se ha desenvuelto la navegación de los rios en esta República, cuales son las reformas necesarias que debemos emprender y cuales son los obstáculos que debemos remover.

Este estudio debemos dividirlo en dos partes, pues á la par que el desarrollo de los rios paraná y Uruguay no necesita más que ligeras modificacio-

de detalle; la navegación de la costa sud necesita modificaciones fundamentales que afectan hasta el sistema mismo a adoptar.

Efectivamente, las empresas particulares que hacen la navegación de los rios Paraná y Uruguay se han desenvuelto con regularidad y su desarrollo actual basta y alcanza para servir los intereses de las regiones que tocan.

No tenemos duda alguna que si fuera necesario aumentar los buques que hacen el servicio de esos puertos, las empresas velando por sus propias conveniencias, lo harian de motu propria.

Y esto se explica, la región que esos rios atraviesan rica en todas clases de granos y productos del país, garante a las empresas que las sirven un interes razonable al capital invertido.

No obstante esto, entendemos que hay algunos pequeños obstáculos, que nuestro gobierno, con el tacto y patriotismo que lo caracteriza, deben tratar de remover.

Una solicitud presentada ultimamente por el Centro de Cabotaje, solicita del Poder Ejecutivo la centralización en una sola repartición de todos los trámites que se tengan que hacer y que conciernan a la marina de cabotaje, pues no es posible ni conveniente a los intereses de las empresas que por un asunto cualquiera por nimio que sea, tengan que acudir para su tramitación a dos ó tres ministerios.

Yo entiendo que el gobierno debe acceder a este pedido, pues el dar esta facilidad no perjudica la buena marcha de la administración de la nación y en cambio favorece el rápido expediente de los asuntos que tengan atigencias con la navegación.

Otro de los pedidos hechos por ese centro es el que se refiere á la disminuci3n de los derechos de puertos, muelles y faros y á la supresi3n del derecho de entrada.

Si bien es cierto, como ya hemos visto, que la Rep3blica Oriental del Uruguay ha suprimido por completo estos derechos, entiendo que los nuestros son tan bajos que no afectan agoramente el desarrollo de la marina de cabotaje, raz3n por la cual no creo necesaria su supresi3n.

Pero hay un punto en que la protesta es uniforme; la prensa, los centros de cabotaje, etc. claman por la revisi3n de las ordenanzas sanitarias, pues dicen que es un obst3culo para su buen desarrollo, de modo que se impone un estudio serio al respecto.

Estos son los puntos principales que han sido objeto de solicitudes, ya sea para su supresi3n, ampliaci3n 3 reforma, en lo que afecta á la navegaci3n de los rios Paran3 y Uruguay.

Ahora bien, si hacemos el estudio de las necesidades de la navegaci3n en la costa sud, los inconvenientes que se presentan son á m3s de los mencionadas, de otro g3nero.

En primer lugar las compa1as que hacen actualmente este servicio, no llenan satisfactoriamente las necesidades locales.

Los moradores de la costa sud se quejan y, á mi entender, con raz3n de que es com3n que en algunos puertos permanezcan mercaderias depositadas durante un tiempo m3s 3 menos largo, esperando que alg3n vapor las conduzca á su destino.

Se preguntará, á que obedece esta demora, pero si examinamos con

detención este servicio notaremos que los vapores que sirven el tráfico de la costa sud, recién salen del puerto de Buenos Aires cuando su carga está completa.

De modo que solo podrán recibir cargas en los puertos de tránsito en el caso que tengan la suerte de descargar en algún puerto anterior.

Y esto no solo sucede en los viajes de Buenos Aires á Puerto Madryn, sino que también sucede en los viajes de regreso.

Este inconveniente ha dado lugar á protestas que han consignado la prensa en general y que entiende que el estado deberá prestar su mayor atención.

Es necesario pues, hacer efectivo los beneficios que la ley 7029 acuerda á los pioneros que se lanzan á la navegación de la costa sud y, si aún esta medida no diera resultado, es necesario hacer mano á otros recursos.

Yo me explico que no sea fácil la creación de empresas que tengan por objeto el comercio del sud, pues estoy firmemente convencido, que no deja á las empresas muy pingües ganancias, y que deban conformarse con un cuatro ó cinco por ciento de beneficio, pero lo que no me explico es la apatía de nuestro gobierno para solucionar este problema.

De modo que para conseguir un buen servicio debemos propender á la fundación de compañías argentinas que atiendan el comercio del sud y, si esta medida no diera el resultado deseado, convertirse el mismo, en empresario, procurando con esto atender las quejas de sus moradores é impulsar el desarrollo de esa región rica y próspera para que mañana sea otro imperio del comercio argentino, como actualmente lo son las Provincias del litoral.

Ya es hora de que dediquemos a este punto una atención preferente, y conviene que los poderes del estado den solución una vez por todas a este asunto, no debemos dejar las cosas como están sino impulsarlas para que ellas tomen el camino de nuestras necesidades actuales.

La República Oriental del Uruguay nos ha sorprendido en plena crisis mundial con una serie de reformas que ha causado nuestro asombro, entre ellas figura la oficialización del servicio del puerto, a cuyo efecto ha adquirido una empresa que se dedicaba a este servicio y ultimamente según uno de los periódicos se proponía inaugurar una línea de transporte de pasajeros y carga entre Montevideo y Buenos Aires.

Llevese esto a la práctica o no, nos da la idea de que algo se hace y que el gobierno del estado vecino dedica sus mejores energías a la solución del problema de la mayor trascendencia para su independencia económica.

En nuestra República todos los periódicos han emprendido una activa campaña en pro de la creación de nuestra marina mercante, se han presentado a la cámara interesantes proyectos que pasaron a estudio de las respectivas comisiones con recomendación de pronto despacho.

Pero ¿Se hará algo?... Veremos.

100
100
100
100
100

Consideración general sobre Marinas de Ultramar y medios para
fomentarla en nuestra República.

La guerra que en estos momentos ensangrienta á toda la Europa ha llevado á nuestro espíritu la convicción de que debemos propender al fomento de nuestra marina mercante de ultramar.

Hemos visto en estos últimos tiempos que la entrada en la guerra de un grupo más ó menos numeroso de potencias ha traído como consecuencia la suspensión del movimiento de buques y la paralización casi completa del movimiento de exportación é importación.

Los pocos buques que llegan á nuestros puertos cobran precios exorbitantes, lo que hace que los compradores al hacer sus cálculos, hagan recaer el precio del costo del flete sobre los productores, es decir pagan el producto al menor valor posible.

Y no paran allí los inconvenientes, el comercio de grasas, que es una de las columnas más importante de nuestra fuente de riqueza, ha sido monopolizado por un estado que coloca á los productores en el terrible dilema de vender sus productos al precio por el señalado, ó no venderlos, soportando las consecuencias de esta medida.

No consideraremos en este estudio la justicia ó injusticia de este monopolio, pero si entiendo debemos procurar aprovechar de las enseñanzas de esta guerra, para que en lo sucesivo no nos pueda ni remotamente sorprender un estado de cosas igual.

Ahora yo me pregunto; ¿Estos inconvenientes se hubieran presentado si nosotros hubieramos tenido una marina mercante de ultramar capaz de transportar nuestra producción nacional?

Evidentemente no, con la posesión de una marina mercante, nos encontraríamos en condiciones de trasladar nuestros productos á los puertos europeos y elegir entre ellos el que más conviniera á nuestros productores.

Careciendo de este medio de transporte hemos despertado de nuestro sueño de grandeza económica y hoy ante la triste realidad, reconocemos que no siempre debemos fiar demasiado en los demás, sino que debemos preparar nuestra grandeza, encarrilando y solucionando estos problemas con toda prudencia y patriotismo.

Y esta prevención de nuestra parte se impone hoy, pues las naciones en guerra no olvidan preparar sus marinas mercantes para conseguir los mercados que hoy obligatoriamente han abandonado.

Efectivamente los periódicos de Europa nos traen diariamente noticia

113

de reuniones de ministros representantes de las potencias en guerra, los que se dice procuran ponerse de acuerdo con objeto de acaparar para sus respectivas naciones el comercio de ultramar.

Ante estas perspectivas es necesario estar alerta y velar.

Ahora bien; ¿ Cuales son los medios que debemos poner en práctica para crear nuestra marina ?

Al examinar nuestra marina de cabotaje hemos mencionado los medios conocidos empleados por las grandes potencias para el desarrollo de su marina, tales como facilidades á la marina nacional, disminución ó excepciones de derechos de puerto, muelles y diques y, tambien decíamos que si bien estos medios eran aplicables á la marina de las rías, era muy difícil su aplicación á la marina de alto bordo, pues era necesario evitar las represalias de las potencias que con nosotros mantienen vínculos comerciales.

De modo que á esta marina solo es aplicable y está en práctica en muchas naciones el conceder primas de construcción y de armamento, y los beneficios de paquete postal.

¿ Cuales son los medios que en nuestra nación debemos aplicar para conseguir el fin que nos proponemos ?

Tres caminos se presentan á nuestra vista; el primero, fomentar la formación de compañías de capital privado, concediendo franquicias y subvenciones.

Ya sabemos que en nuestro país los capitalistas muy difícilmente se deciden á invertir capitales en empresas, que como la de navegación, no ofrecen grandes dividendos, y pensamos si se decidirían las empresas que como las de

ultramar estarían desde sus comienzos siendo objeto de la competencia de líneas ya arraigadas y á las cuales sería necesario desalojar.

Decididamente creemos que habría dificultad en conseguir capitales para la formación de estas empresas y que solo sería posible conseguir las en el caso de que el estado concediera subvenciones y privilegios tales, que terminaría por ser gravoso para la comunidad.

Algunos estadistas indican que podría emplearse el sistema de garantía un tanto por ciento del capital invertido, es decir el mismo sistema de los ferrocarriles garantidos que tan malos recuerdos ha dejado en nuestra República pero esta opinión no ha encontrado al posiblemente encontrará ambiente propicio.

El segundo sistema, á mi entender el mejor de los tres, es el que prestigia la formación de una compañía mixta, con capitales repartidos entre el estado y los particulares.

La dirección de esta compañía sería completamente autónoma y sus directores representarían una parte al estado y la otra parte á los capitales privados, más ó menos igual al sistema que debía regir para nuestro Banco de la Nación.

Es entendido que en su formación no debe contarse para nada el capital privado, quiero decir que el capital inicial que debe aportar el gobierno alzará para organizar los servicios necesarios para el establecimiento por lo menos de dos líneas de navegación; una que tendría como punto terminal, Londres, Hamburgo, Suecia y Dinamarca; y otra línea que debiera servir los puertos que están sobre el Mediterraneo y el Adriático.

Al decir que no debemos tener en cuenta para nada el capital privado es pensando en el peor de los casos, que el retraining de ellos fuera obstáculo para su organización.

El tercer sistema es que la compañía fuera formada en un todo con capital del estado.

Este sería el final seguro que tendría el segundo sistema si el capital privado fuera reacio á las exhortaciones del gobierno, en detrimento al interés nacional.

Se me podría observar que ninguno de estos dos últimos sistemas está en vigencia en las naciones más adelantadas, y que ellas se han limitado á fomentar sus respectivas marinas, subvencionándolas debidamente.

Nosotros, ya lo hemos dicho, no podemos seguir el mismo camino seguido por las naciones del viejo continente, los medios á los cuales debemos recurrir son completamente diferentes, pues al ^{mar} capital que los capitales extranjeros afluyen en las naciones europeas en busca de esta colocación, en nuestro país son reacios y buscan otros canales que les ofrecen mejores intereses.

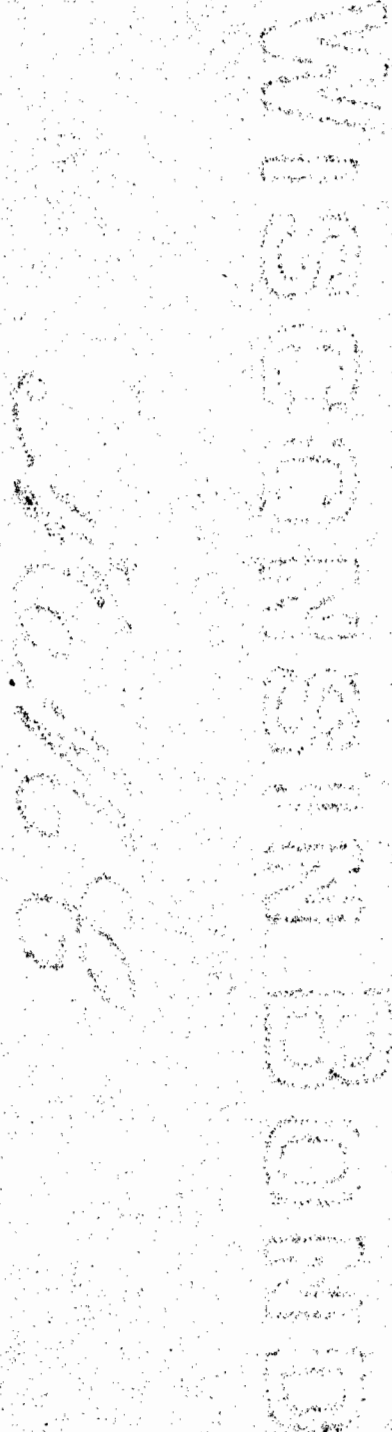
Yo entiendo pues que por este inconveniente y otros motivos que á continuación daré, habría una suma conveniencia en que el estado fuera propietario ó co-propietario de las empresas á formarse, evitando así que las acciones en su totalidad ó algunas de esta compañía pasasen á poder de compañías extranjeras, que nos impondrían los fletes ^{que} un trust ó monopolio pudiese resolver.

Además es necesario que resolvamos una vez por todas la cuestión fletística y que dejemos de estar pagando á naciones extranjeras, ingentes sumas que

9/16

drenan enormemente nuestra riqueza nacional.

--- 0 ---



Medidas de Emergencia empleadas por las Naciones Europeas
y medios de conseguir fondos para la formación de nuestra
Marina Nacional.

Hemos visto que á raíz de esta guerra, el desarrollo normal de las marinas de las potencias europeas, ha sufrido una brusca sacudida se calcula que el tonelaje de los buques destruidos asciende á tres millones de toneladas, lo que ha dado lugar á que traten por todos los medios á su alcance, de adquirir buques que estén á fñote, pagando por ellos el importe que sus armadores exigen.

¿ Esta medida obedecerá á fines militares, ó tendrá un fin más remoto ?

Tal vez se procure con esto reemplazar á los buques hundidos, tendiendo de esta manera á encontrarse, al terminar la guerra, en mejores condiciones que sus enemigos de hoy.

Pero debemos tener presente, que no solo se valen de estos medios para

reforzar sus marinas, sino tambien, como lo ha dicho en una reunion presidi-
 da por el Ministro Italiano de Transportes Maritimos, Sr Ariotta, es necesari-
 o propender aun dentro de nuestra propia casa a hacer en este sentido mucho
 en bien de la patria, es necesario, agregaba a continuacion, crear un orga-
 nismo naval que adelante a los armadores en hipoteca, hasta la mitad del valor
 del navio, y de acuerdo con este pensamiento vemos que las necesidades de la
 guerra no impiden que dediquen sus energias al problema de los transportes.

Estas medidas y lo resuelto por las naciones aliadas en su ultima con-
 ferencia de Paris, nos ha llevado a la conviccion de que es necesario encen-
 trarse preparado para lo sucesivo, en lo que a nuestra marina mercante se
 refiere. De modo que, adoptada esta idea, debemos dilucidar de que medios nos
 valdremos para conseguir los fondos necesarios para su formacion.

Dos caminos se nos presentan; primero, lanzar un empréstito por el im-
 porte de esta empresa cuyos servicios serian atendidos ^{con} los beneficios que
 esta empresa reportara, o en el caso de que dichos beneficios no alcanzaran
 a cubrir los servicios, saldarlos con rentas generales; y, segundo, estable-
 cer un impuesto a la exportacion cuya finalidad seria formar el fondo de la
 nueva empresa del estado.

Debo hacer notar que no soy de los que creen que el estado es incapaz
 de la direccion de estas grandes empresas y me creo en condiciones de manifi-
 star a los que piensan de esta manera, que tenemos nombres capaces de dirigir
 esos grandes organismos, orgullo de otras naciones, pero que debemos tener
 siempre como norma, al efectuar el nombramiento de los directores, que estos
 sean los que mas actitudes hayan revelado, fueren del partido que fueren, so-

de esta manera tendremos organismos sanos que sean el orgullo de la nación.

Examinemos ahora, cual de los dos medios ya señalados para la consecución de los fondos destinados á la formación de la nueva empresa es el más indicado.

El lanzamiento en los momentos actuales de un empréstito interno sería á mi entender el más conveniente, los bancos se encuentran con sus arcas completamente repletas de oro, y creo que facilmente cubrirían un empréstito destinado á tal fin.

Por otro lado este medio nos habilitaría para dar comienzo inmediato á nuestro plan, cosa que no sucedería con el otro sistema.

La otra idea sustentada por legisladores y hombres de estado, sería el establecer un impuesto á la exportación, procurando así y de una manera paulatina formar el fondo necesario para el fomento de la marina mercant de ultramar.

Como se comprenderá ambos sistemas tienen ventajas é inconvenientes, pero fuere cual fuere el que adoptásemos siempre reportaría beneficios al estado.

Pero si, debe hacer constar en este caso, que si bien soy partidario de la intervención del estado en la formación de estas empresas debo manifestar que esto no quiere decir que debe tomarse como un monopolio, sino que por el contrario el estado debe destinar un tanto por ciento de las utilidades en beneficio y fomento de las empresas privadas que tambien quieran dedicarse á este servicio.

Proyectos de Ley presentados para fomentar nuestra
Marina de Ultramar.

En nuestra República todo nos queda para hacer, nada hemos hecho, ni siquiera nos hemos preocupado de hacer los cimientos de nuestra marina de ultramar y no porque no se hayan presentado á la cámara proyectos muy dignos de tenerse en cuenta, sino por apatía y desidia de nuestros legisladores, que no se han querido tomar el trabajo de estudiarlos detenidamente.

En el año 1912, el Doctor Saballos presenta un proyecto de ley destinando la suma de quince millones de pesos al fomento de nuestra marina de ultramar, exceptuando á la vez durante el plazo de tres años de derechos ^{aduc} ~~no~~ cionales á todo buque de matrícula argentina, que hiciera la navegación de puertos extranjeros ó nacionales.

estos b... habiliten a nuestro gobierno para poder influir de una manera
directa en la nivelación de los fletes.

De modo que, a mi entender, es un remedio accidental y no constante
y, a mi parecer, debe ser.

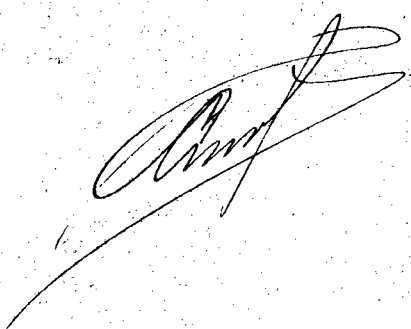
El otro proyecto es el presentado por el Diputado Lagos, que crea bajo
la dirección del estado una flota de buques que servirá el tráfico mercante
internacional, y el de los puertos del sud.

Destina a esta empresa la suma de veintidos mil millones de pesos moneda
nacional, que se formará con un impuesto del uno por ciento al valor aferado
de la exportación.

Como se notará en estos proyectos se prestigian todos los sistemas,
ahora solo falta que los padres de la patria compenetrados de su delicada mi-
sión, eleven su espíritu y, orientados por los manes que contribuyeron a nues-
tra independencia política, lechen las bases de nuestra aún incompleta inde-
pendencia económica, dándonos los medios necesarios para poseer una flota mer-
cante que sea más tarde orgullo de nuestros hijos.

Esto es lo que deseamos los que en estas horas tristes asistimos al
nuevo despertar económico de las naciones del viejo y nuevo continente.

--- Fin. ---



Buenos Aires, Septiembre 9 de 1916.-

Señor Miembro de la Comisión Examinadora de Tesis,
Doctor Don LEOPOLDO MELO.-

En nombre del Señor Decano cúmpleme encarecer á Vd. quiera pronunciarse sobre la clasificación de concepto, (desaprobado, regular, bueno, distinguido y sobresaliente) que le merecen las tesis sometidas al examen de la Comisión de que Vd. forma parte, antes del 20 del corriente para cuya fecha será citado á los efectos de levantar el acta correspondiente. Las tesis que á juicio de la mesa examinadora, pueden optar al "Premio Facultad de Ciencias Económicas", deberán ser consideradas por una Comisión de cinco miembros, la que dictaminará en el término de un mes.-

Adjunto á la presente, le envío un ejemplar del opúsculo en el que figura las Ordenanzas relativas á tesis y premio de tesis. El art. 3º de la Ordenanza sobre tesis no está en vigor, para las presentadas en el corriente año.-

Debiendo realizarse la colación de grados antes de la terminación de los cursos, reitero á Vd. el pedido que le formulo, y le saluda con toda consideración,

A. Lemery

9284

INDICE.

| | | |
|--|------|-----|
| Introducción..... | Pag. | 1. |
| Cabotaje Nacional: Legislación y antecedentes | | |
| de otras naciones..... | " | 4. |
| Condiciones que deben llenar los buques que se | | |
| dediquen a la Navegación de Cabotaje..... | " | 8. |
| Primas y subvenciones..... | " | 15. |
| Necesidades de nuestra Marina de Cabotaje..... | " | 20. |
| Consideración general sobre Marina de Ultramar y | | |
| medios para fomentarla en nuestra República..... | " | 25. |
| Medios de emergencia empleados por las Naciones | | |
| Europeas y medios de conseguir fondos para la | | |
| formación de nuestra Marina Nacional..... | " | 31. |
| Proyectos de Ley presentados para fomentar nuestra | | |
| Marina de Ultramar..... | " | 35. |

---o---o---o---

